



**University of  
Zurich**<sup>UZH</sup>

**Zurich Open Repository and  
Archive**

University of Zurich  
University Library  
Strickhofstrasse 39  
CH-8057 Zurich  
[www.zora.uzh.ch](http://www.zora.uzh.ch)

---

Year: 2017

---

## **Superamento del passo e strade da sogno. Rituali e requisiti del viaggio di piacere nelle Alpi**

Tschofen, Bernhard

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich

ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-137798>

Book Section

Published Version

Originally published at:

Tschofen, Bernhard (2017). Superamento del passo e strade da sogno. Rituali e requisiti del viaggio di piacere nelle Alpi. In: Südtiroler Landesmuseum für Tourismus. Il turismo alla conquista dei passi alpini. Merano: Eigenverlag, 12-20.

# Superamento del passo e strade da sogno

Rituali e requisiti del viaggio di piacere nelle Alpi

Bernhard Tschofen



Se il numero di fotografie conservate negli album di famiglia e la massa di cartoline raccolte in diversi luoghi e conservate qua e là dovessero rappresentare un metro di misura del significato che una determinata evenienza ha nella cultura popolare, allora le gite ai passi non potrebbero essere ridotte a un mero episodio della storia del traffico del XX secolo. La presenza di tali mondi iconografici in collezioni private e pubbliche è, invece, un indicatore del fatto che, nel trascorrere il tempo libero ai passi, culminino pratiche culturali e preferenze estetiche relative al rapporto con la natura, con la tecnica e con la società. Il tema si dipana in modo conseguentemente ampio: la sua presenza spazia dalla bella letteratura, dove il passo viene celebrato anche nel XX secolo come area di transito sia spaziale che temporale, fino ai manuali per automobilisti e agli eleganti volumi in cui le società stradali e le corporazioni territoriali puntarono i giusti riflettori sulle vie di passaggio che non di rado definirono strade da sogno.

## Tra passi e trapassi: tecnica e individualità

Il passo, e con lui tutti i passaggi montani, incorpora un'antica, o meglio antidiluviana, metafora, che può essere oggetto sia di rappresentazione politica e di ambizioni territoriali che di esperienze soggettive in relazione a personalità e trascendenza. Martin Scharfe ha recentemente ridotto la storia dei passaggi alpini a una prospettiva antropologica, in particolare a una dimensione allegorica di cui ha sottolineato il nesso con paure, emozioni e piaceri.<sup>1</sup> Gli attraversamenti

storici dei monti (riportati in forma scritta e orale) da parte di Alessandro Magno, Annibale e Napoleone, fino alle battaglie sui passi dell'Hindukush delle guerre afgane dei nostri giorni, rivestono un ruolo decisivo nelle coscienze culturali non soltanto delle società che vi sono direttamente coinvolte.<sup>2</sup> E la documentazione storica ha influenzato anche percezioni successive e invasioni territoriali, soprattutto nelle Alpi, dove già a partire dal XVIII secolo si è sviluppato un diffuso interesse per gli storici superamenti dei passi, per il loro utilizzo e il loro significato. E tuttavia con i nuovi approcci alle Alpi in epoca industriale e mediatica si apre un nuovo capitolo della storia dei passi alpini. Questo cambiamento si mostra (in poche parole) soprattutto nel corso dei processi di tecnicizzazione e medializzazione dell'esperienza e diviene particolarmente evidente dove entrambe queste linee finiscono per incrociarsi. Un esempio paradigmatico in tal senso è rappresentato dagli innumerevoli ricordi e documentazioni di gite ai passi in automobile. In questi casi non si tratta tanto del trapasso (e delle esperienze ad esso connesse, come la salita in montagna, l'attraversamento del passo, la discesa a valle), quanto del trasporto (di marce, motori, raffreddamento e freni). Si tratta quindi della tecnica e delle abilità a essa connesse, che si pongono in primo piano rispetto al piacere del

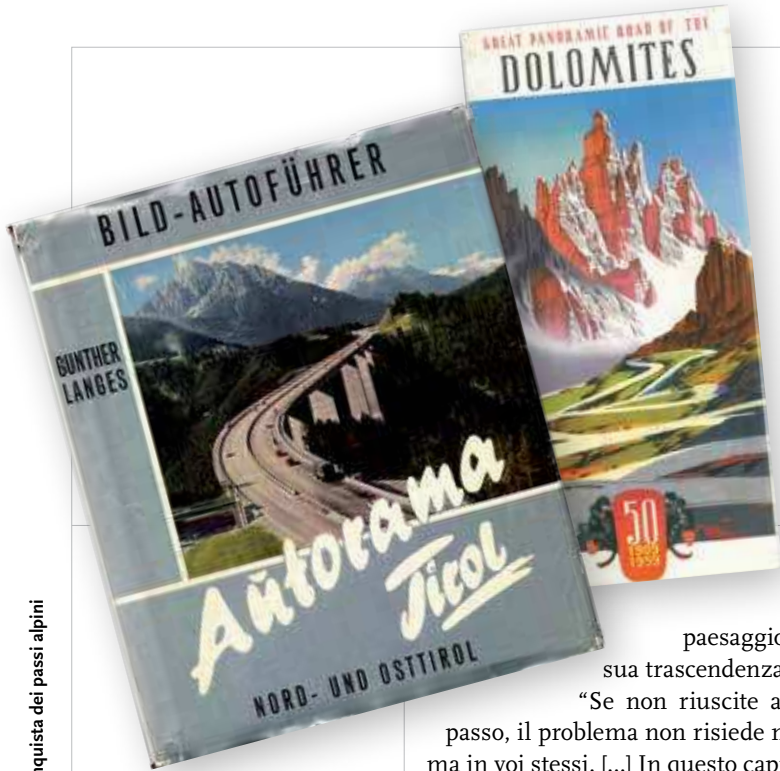
Bus turistico sulla strada del Großglockner, anni Cinquanta

Pagina a sinistra: album privato del 50° Rallye delle Dolomiti, 1959

Cartolina della Strada delle Dolomiti, ca. 1910







Guida automobilistica e dépliant pubblicitario, 1964 e 1959

paesaggio alpino e la sua trascendenza.

“Se non riuscite a superare il passo, il problema non risiede nella vettura, ma in voi stessi. [...] In questo capitolo intendo parlare delle vie dei passi e delle strade alpine, delle tratte in salita leggera ma costante, di cui poi si racconta, una volta tornati a casa. O magari si porta con sé un ricordo in forma di adesivo da attaccare al parabrezza. [...] Quando si arriva in cima, non conta quanto velocemente si è arrivati, ma come si è trattata la propria macchina. È come nella vita borghese: i rigidi risparmiatori ci supereranno sempre alla fine; hanno ragione, ancora una volta, e lo

fanno notare. [...] Guidare in salita non è una questione di leva del cambio, è una questione di acceleratore. Quanto meno lo si usa in salita, tanto meglio viene bruciata la benzina e tanto meno si rischierà il surriscaldamento. E qui non si tratta di risparmi sul consumo di benzina, quanto di mantenere il motore al fresco. [...] Sulla cima del passo si trova una baracchetta con gagliardetti e placchette. Questi sono pensati per tutti coloro che non si erano fidati né di loro stessi né della propria auto. Vengono venduti, però, anche a coloro che durante il percorso hanno fatto bollire il motore tre volte, che arrivano con i pistoni grippati [...]. In discesa è più facile. Bisogna solo verificare come si arriva giù: con l'auto o senza o con i freni che fumano. [...]”<sup>3</sup>.



James Bond sulla strada del passo Furka, Goldfinger 1964



La posizione centrale dell'automobilismo nella nuova esperienza dei passi nel XX secolo non dipende però esclusivamente dalla tecnica dei veicoli a motore, ma anche da ciò che ancora oggi risuona nella parola auto, ovvero da quella parte del suo mito che promette mobilità autonoma. Già Otto Julius Bierbaum, massimo testimone dell'attraversamento delle Alpi in automobile e anche del genere della letteratura automobilistica, nel suo celebre resoconto *Eine empfindsame Reise im Automobil* (trad. Un'emozionante viaggio in automobile) raccontando dei passaggi del Brennero e del Gottardo, pone in primo piano proprio l'indipendenza di questa forma di movimento e la conseguente immediatezza dell'esperienza. Mentre viaggia verso sud, sottolinea soprattutto la differenza con il viaggio in ferrovia, la tecnologia che fu fondamentale per lo sviluppo del turismo di massa:

“Oggi i viaggiatori della ferrovia ci hanno fatto pena come non mai; stavamo, infatti, percorrendo in automobile la vecchia strada del Brennero, ora più in alto, ora più in basso, ora a fianco del treno, i cui vagoni neri e chiusi ci parevano come gabbie fuliginose agganciate le une alle altre. Che oggi giorno vi siano ancora persone che, non forzate dalle proprie funzio-

ni, da affari o da malattie, volontariamente si rinchiudano in tali gabbie e non solo nelle stagioni più rigide, ma anche quando tutto non fa che richiamare all'aria aperta, soltanto perché in tal modo hanno la possibilità di raggiungere velocemente qualche luogo, un giorno ci apparirà come una delle bizzarrie della nostra epoca, di cui sorrideranno i posteri [...]. Certamente è bello che le distanze vengano accorciate, ma è assurdo che, al tempo stesso, si finisca per credere di dover trattare la vicinanza come se non esistesse affatto e che al fine di raggiungere la distanza si ignorino le migliaia di bellezze che si trovano tra noi ed essa solo perché se ne ha facoltà. Ho attraversato il Brennero più e più volte in un vagone ferroviario, oltre una dozzina di volte, ma la bellezza di questo passaggio alpino l'ho conosciuta soltanto oggi. Bisogna ammettere che il tempo ci risparmiò ampiamente. Potemmo godere per tutto il tragitto dei più splendidi panorami su ogni lato, ammirandoli dalla nostra vettura scoperta che affrontava ogni salita senza alcuna difficoltà, secondo il nostro piacere. Il fatto che la strada del Brennero sia pressoché priva di traffico, la rende particolarmente piacevole per viaggi in automobile.”<sup>4</sup>

Otto Julius Bierbaum al Gottardo, 1902



La Strada delle Dolomiti in album da collezione e guide automobilistiche, 1910 e 1913



Per il viaggio di ritorno, Bierbaum e signora decisero di affrontare con la loro Adler la tratta decisamente più impegnativa attraverso il San Gottardo e la descrizione di questo passaggio diviene un fondamento ideale su cui basare i pregi di un comodo viaggio di piacere nelle Alpi. In montagna, il piacere di muoversi in automobile raggiunge nuove vette naturali, gli automobilisti divengono registi della propria esperienza del paesaggio, con i suoi contrasti tra i vari gradi di altitudine e vegetazione da una parte, ma anche con la percezione generale delle grandi aree culturali del nord e del sud:

“Fino ad Airolo si procede generalmente senza salite troppo ripide: la strada sale da 232 metri a 1178, ma questo dislivello è distribuito su 57 chilometri. Lo si sconta però nella salita fino alla cima del passo, quindi da 1178 metri a 2111 nel corso di sedici chilometri. Non si può affrontarla «al galoppo». E se anche si riuscisse, non credo sarebbe il caso di farlo: il viaggio è così meraviglioso, che in alcun caso si sente il bisogno di abbreviarlo. È stato forse il viaggio meno monotono che abbiamo mai fatto. È iniziato in un contesto di vegetazione quasi meridionale, in una zona ricca di vigneti, con nobili castagni e alberi di fico, ed è proseguito poi attraverso cime brulle, dove ancora giacevano strati di neve ghiacciata alti diversi metri, si abbassava quindi in un paesaggio montano nordico con magnifici boschi di conifere e si concludeva infine in quel superbo paesaggio lacustre che fu patria della saga di Guglielmo Tell.”<sup>5</sup>

### Passo e montagna: come su una terrazza nelle Alpi

La storia moderna delle strade dei passi non inizia con l'automobile, ma non è prescindibile dall'entusiasmo per le montagne che crebbe nel XIX secolo a fenomeno di massa e che nel XX secolo conobbe un certo slancio proprio grazie alla scoperta delle montagne da parte del traffico motorizzato individuale, che a noi oggi pare paradossale. Il passo faceva però già parte della pratica turistica alpina<sup>6</sup>, di una pratica in cui il superamento delle montagne per raggiungere ciò che vi si trovava oltre aveva molto meno peso dell'esplorazione delle Alpi in sé. Ancora secondo una prima tipologia di viaggio alpino, presentata dall'economista, politico e scrittore Max Haushofer, uno dei co-fondatori dell'Alpenverein, alla prima assemblea generale del 1870, dell'alpinismo fanno parte, oltre (o insieme) agli innocui “uccellini estivi” e agli ambiziosi “galletti delle nevi” anche quei viaggiatori alpini che preferivano trascorrere un tranquillo soggiorno nelle località di cura dei laghi alpini e si spostavano con la diligenza postale.<sup>7</sup> Se gli innumerevoli, grandi e piccoli, valichi alpini rappresentavano per questi ambiziosi viaggiatori spesso solo una tappa lungo il viaggio verso la meta prestabilita, per un certo altro numero di entusiasti dell'ambiente alpino rappresentavano una meta in sé, in cui la bellezza delle montagne

si lasciava ammirare da vicino, ma al tempo stesso da una distanza relativamente sicura. Questa posizione trovava riscontro, in termini di scoperta delle montagne, non tanto nel rifugio amato dagli scalatori in cerca di realizzazione e spesso persi in territori sconosciuti, quanto nel moderno albergo alpino, secondo il modello che si sviluppò nel periodo a cavallo del 1900. Anche in questo caso l'esperienza estetica della natura montana, vissuta però attraverso il punto di osservazione del contesto tecnologico e civilizzato dell'albergo, giocava un ruolo di primo piano. In altri termini: il passo alpino ha in un certo senso lo stesso rapporto con la “montagna” che ha la terrazza con la natura alpina circostante.

L'Alto Adige e i passi delle Dolomiti ne sono un esempio particolarmente esplicativo. Se fin dall'ultimo terzo del XIX secolo le Dolomiti erano divenute una delle mete preferite

delle Alpi orientali, la loro effettiva popolarizzazione avvenne solo con la costruzione della Grande Strada delle Dolomiti e con l'attenzione mediatica che seguì quest'opera realizzata nel pieno rispetto delle logiche dell'imprenditoria capitalistica moderna. Qui si mostra anche il mutamento avvenuto a cavallo del 1900 nella cultura delle strade dei passi. Se nella sua ideazione la strada ancora segue i principi dei club alpini tedeschi e austriaci, le cui finalità associative erano in primo luogo la facilitazione del viaggio nelle Alpi, nella sua realizzazione da parte del pioniere del turismo Theodor Christomannos divenne essa stessa e in se stessa meta di viaggio. Non si trattava più soltanto di raggiungere le mete escursionistiche con l'aiuto degli alpinisti organizzati dall'associazione, o di agevolare l'accesso alle valli dolomitiche con le loro località di villeggiatura estiva in piena espansione: si trattava



Strada del passo Susten, anni Cinquanta



Cartolina pubblicitaria per una gita in autobus al Großglockner, 1938



invece dell’esperienza del viaggio, fin da subito motorizzato, come nuova avventura alpina.

Seguendo tale esempio si può notare un ulteriore cambiamento in nuce, osservando ad esempio il linguaggio iconografico del libro di Christomannos pubblicato in numerose riedizioni: quello che nel 1909 è ancora un carro che risale una strada verso il passo circondato da un bosco ombroso, già prima della Prima guerra mondiale si trasforma in un’automobile sportiva lanciata nel cuore del possente panorama roccioso delle Dolomiti.<sup>8</sup> In questo modo veniva definito un paradigma che sarebbe divenuto determinante per la nuova costruzione e la ridefinizione delle strade dei passi. Costruzioni come quella della *Großglockner-Hochalpenstraße* (Strada d’alta montagna del Großglockner, 1930–1935) non si attenero più ai requisiti del traffico stradale, ma seguirono piuttosto, nella definizione del proprio tracciato, un’estetica dettata dai requisiti di un’automobile concepita come veicolo in grado di mediare l’esperienza del paesaggio.<sup>9</sup> Simili infrastrutture conducevano ben oltre i passi, come nel caso di quella che un tempo veniva chiamata Edelweißspitze lungo la strada del Glockner, seguendo lo scopo primario di raggiungere panorami e immagini da conquistare. Questa regia fu portata a perfetto compimento in ambito alpino nel passo svizzero del Susten (1938–1945), che non si limi-

tò ad essere solo il simbolo politico del Ridotto nazionale svizzero, bensì divenne allestimento dell’esperienza mobile nelle Alpi, per cui vennero scavati tunnel non necessari e spostati corsi d’acqua.<sup>10</sup>

### Muoversi per strada: liminalità e dinamiche spaziali

L’esperienza dell’attraversamento del passo in un viaggio moderno non sta tanto nella “natura” del paesaggio: è piuttosto cultura tecnologica mediata, studiata ed infine rivelatasi nella performance. Descrizioni come quella già citata di Theodor Christomannos raggiunsero fin da subito un doppio scopo: resero famosa la costruzione delle strade, ma funsero allo stesso tempo come libretti di istruzioni, come guide per non vedenti, in cui in ordine topografico venivano annotate tutte le prospettive meritevoli e i luoghi più pittoreschi.<sup>11</sup> Le illustrazioni fecero il resto: al più tardi con le costruzioni degli anni Trenta, seguite mediaticamente sui più disparati canali di comunicazione, il dinamismo divenne parte dell’immagine stessa; raramente manca l’automobile nell’atto di affrontare di slancio i tornanti di una strada in salita o l’invito a immaginarsi in prima persona su quel tracciato dinamico che sembra dischiudere lo spazio. Questo è stato un principio che ha funzionato a lungo, fino al Dopoguerra, nella pubblicità turistica: ecco

l’invito degli autobus pronti a partire, spesso scoperti per una vista migliore, che indicano così la propria immediata utilizzabilità; non serve neppure necessariamente la presenza di un’assistente che, nell’annuncio pubblicitario di una compagnia di autobus viennese del 1938, in dirndl e con binocolo annuncia allegramente:

“Großglockner, poderoso, magnifico, volevo che ognuno potesse vederti ...”

Il viaggio attraverso i passi si coniuga con una nuova percezione dello spazio, perché i veicoli non si muovono più solamente in uno spazio lineare, bensì, in virtù della struttura delle strade, dei tornanti e dei dislivelli, in un ambiente accessibile tridimensionalmente. Da una prospettiva teorico-spaziale e in seno alle più recenti teorie del paesaggio<sup>12</sup>, questo si configura liberamente per la prima volta solamente in conseguenza della rivoluzione mobile. In altre parole, le strade dei passi del XX secolo non hanno solo dischiuso lo spazio, ma lo hanno di fatto creato. Ciò vale anche in una prospettiva lievemente più ampia, ovvero quando ciò va a definire nuovi gradi di ampiezza dei panorami e quindi a influenzare, attraverso topografie immaginarie, anche gli spazi concreti dell’esistenza quotidiana. Gli innumerevoli panorami illustrati o le opere cartografiche, che hanno avuto ampia diffusione e che sono emersi in questo contesto, fissano in immagine l’idea astratta di una rete di strade alpine e dei collegamenti da questa creati tra nord e sud, ovest ed est, e suggeriscono così una nuova vicinanza di spazi un tempo divisi, o difficilmente accessibili.

Raramente l’atmosfera del passaggio è stata descritta in modo così precipuo come nel “Passaggio Maloja-Chiavenna” di Ernst Bloch, un saggio in cui egli in realtà descrive la propria fuga dalla Svizzera, divenuta ormai politi-



camente poco sicura, ma al tempo stesso riflette sul senso dello spazio nel corso dell’attraversamento di un passo e sulla sua semantica:

“Non tutte le discese sono deprimenti a priori. A meno che non vi si associ un banale ritorno. A una valle fin troppo familiare, a una vita anch’essa strisciante. [...] E quindi la famosa strada prosegue ripida verso il basso. Curva dopo curva la vecchia gola di Maloja ci trascina verso il fondo, verso la Val Bregaglia. Questa discesa verso l’Italia dovrebbe essere la più repentina, ma allo stesso tempo la più percepibile e vitale. Nessun tunnel di collega-

Testimonianza del “c’ero anch’io” sul cartello del passo Rombo, 2016



Gagliardetto souvenir, anni Cinquanta



mento tra nord e sud è paragonabile ad essa, neppure quello del Gottardo, nonostante l’evidente subitanità del cambiamento. Svolta dopo svolta, il mondo dell’alta montagna e ciò che lo popola si addolcisce: pini e larici si riducono e fa la sua comparsa l’abete, non da solo, ma già in piccoli boschi, tra i cui rami filtrano raggi di sole e trova spazio anche un pezzo di cielo. Il viaggio prosegue in caduta, sempre avanti, ma indietro sembra tornare la stagione: dal primo autunno ai primi di agosto. L’orchestra botanica si riempie, si addensa di voci sempre più benevole, il nord si ritira e si scioglie nella morbida, greve aria del mezzogiorno. Ora dal profondo sale anche il primo cedro, le chiome sospese divengono un tetto. Indietro però, che imagine inquadra il dirupo! [...]”<sup>13</sup>

L’autobus e il chiosco: percezione in movimento, percezione arredata

Come luoghi non solo “naturali”, ma sempre di più artificiali e definiti dall’utilizzo che se ne fa, i passi devono anche comunicare l’ambivalenza di essere contemporaneamente differenza (spesso nel senso di confine) e appartenenza (nel senso di collegamento). Ciò li rende, soprattutto alla loro sommità, degli spazi liminali che sembrano dover obbedire a una propria legge. Spesso i tornanti in salita sono numerati o identificati con un nome, la sommità del passo è sempre ben marcata, per meglio preparare alla discesa, che deve essere affrontata consapevolmente come una seconda (o terza) fase del rituale. Un cartello con l’indicazione dell’altitudine è il minimo che ci si

possa aspettare, ma raramente ci si limita a questo. I passi non ospitano solo rifugi e segnavia, ma anche “Segni della vittoria dello spirito dell’uomo che ha conquistato la natura”<sup>14</sup>; oggi sono anche luoghi di un consumo simbolico e in tempi più recenti luoghi in cui la riflessione sul loro significato storico si iscrive nel paesaggio con interventi artistici o turistici.

Al costruito socio-materiale della sommità del passo, concepito come rete di rappresentazioni, pratiche e loro realizzazione fisica, appartengono anche i luoghi della sosta e del consumo. Aiutano il corpo ad affrontare il passaggio (compresa la sosta alla toilette che non ha meno valore del caffè, del gelato o dell’acquisto di una cartolina). Il passaggio spaziale comprende anche una dimensione temporale: il viaggio diventa quasi un film e in esso viene fissato anche lo scorrere del tempo.

Forse per questo i passi sono anche luoghi in cui le regole delle valli sono parzialmente sospese. Per lo meno questo sembra essere un tema ricorrente in letteratura, ad esempio nel romanzo storico di Ulrich Becher *Murmeljagd* (it. *Caccia alla marmotta*)<sup>15</sup>, ricco di metafore del passaggio, in cui il viaggio al passo introduce cambiamenti e si confronta con strane apparizioni; o anche il magistrale racconto di Franz Hohler *Das Denkmal* (trad. Il monumento), in cui la sosta alla sommità del passo diventa il pretesto per raccontare un drammatico smarrimento in questioni identitarie:

“Il caffè era stato pagato. L’anziano signore con la valigetta portadocumenti e i baffi grigi, che lo aveva bevuto, stava in piedi davanti al ristorante sulla cima del passo e non sentiva alcuna voglia di risalire nella propria macchina. [...]”.<sup>16</sup>

Note

<sup>1</sup> Scharfe, Martin: Passage, Joch und Pass. Anmerkungen zu Metaphorik, Physik und Kulturgeschichte des Übergangs. In: Berger, Karl C.; Kronsteiner, Otmar; Arnold, Herta (a cura di): Gegengabe. Festschrift für Herlinde Menardi. Bolzano 2014, pp. 213–222.

<sup>2</sup> Una discreta panoramica sul tema è offerta da diversi contributi in Kasper, Michael et al. (a cura di): Alltag – Albtraum – Abenteuer- Gebirgsüberschreitung und Gipfelsturm in der Geschichte. Vienna, Colonia e Weimar 2015.

<sup>3</sup> Spoerl, Alexander: Mit dem Auto auf du. Monaco e Vienna 1964, pp. 221–223.

<sup>4</sup> Bierbaum, Otto Julius: Eine empfindsame Reise im Automobil. Von Berlin nach Sorrent und zurück an den Rhein. Berlino 1903, pp. 53 e seg.

<sup>5</sup> Ivi, pp. 267 e seg.

<sup>6</sup> Cfr. Witte, Karl: Die Alpenpässe. Berlino 1854; per una guida mediale, grazie alle splendide illustrazioni anche Steiger, Johann Martin: Die Schweizerischen Alpenpässe und die Postkurse im Gebirge. Offizielles illustriertes Posthandbuch. Mit 156 Originalansichten in Kupferdruck und 13 Karten. Berna 1893.

<sup>7</sup> Haushofer, Max: Ueber Alpenreisen. In: Jahrbuch des Deutschen Alpenvereins 2 (1870/71), pp. 1–15.

<sup>8</sup> Christomannos, Theodor: Die neue Dolomitenstraße. Bozen–Cortina–Toblach und ihre Nebenlinien. Vienna 1909; cfr. Ders., Benesch, Fritz: Die neue Dolomitenstraße. Bozen–Cortina–Toblach und ihre Nebenlinien. Vienna 1913.

<sup>9</sup> Rigele, Georg: Die Grossglockner-Hochalpenstrasse. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments. Vienna 1998.

<sup>10</sup> Zschokke, Walter: Die Strasse in die vergessene Landschaft. Der Sustenpass. Zurigo 1997.

<sup>11</sup> Cfr. Pagenstecher, Cord: Die Automobilisierung des Blicks auf die Berge. Die Grossglocknerstrasse in Bildwerbung und Urlaubsalben. In: Tourisme et changements culturels/Tourismus und kultureller Wandel (= Histoire des Alpes, 9). Zurigo 2004, pp. 245-264.

<sup>12</sup> Cfr. Tschofen, Bernhard: Was ist Landschaft? Plädoyer für Konzepte jenseits der Anschauung. In: Martin Korenjak et al. (a cura di): Die Entdeckungen der Landschaft. Vienna/Colonia/Weimar [in corso di stampa].

<sup>13</sup> Bloch, Ernst: Maloja-Chiavenna-Drift (1934). In: stesso autore: Literarische Aufsätze (edizione completa,

vol. 9). Francoforte 1965, pp. 498-503, qui pp. 498 e seg.

<sup>14</sup> Cfr. Scharfe (v. nota 1), p. 216.

<sup>15</sup> Becher, Ulrich: Murmeljagd. Romanzo. Reinbek bei Hamburg 1969.

<sup>16</sup> Hohler, Franz: Das Denkmal. In: stesso autore: Der Geisterfahrer. Die Erzählungen. Monaco 2013, pp. 300–321.